Научный семинар

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС (НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО СЕКТОРА)

16 октября 2015 г. в Центральном экономико-математическом институте РАН в рамках тематического научного семинара «Проблемы моделирования и развития производственных систем» был заслушан доклад профессора Рудольфа Трауб-Мерца (Германия) на тему: «Импортозамещение и экономический кризис: (на примере автомобильного сектора)».

В рамках доклада выступающий затронул вопросы развития российской промышленности и экономики в целом. Были упомянуты многие «болевые точки» российской экономики. В частности, было отмечено, что за последние 23 года российский ВВП вырос только на 22 %. Это значит, что в период с 1990 по 2013 гг. темп прироста российского ВВП составлял лишь 0,3–0,4 % в год. Докладчик отметил, что, например, у Казахстана темп роста ВВП был выше, чем у России за рассматриваемый период. Кроме того, профессор отметил, что валютная политика, проводимая в России после 2000 г., обусловила отсутствие роста российской обрабатывающей промышленности. Кроме того, по словам профессора Трауб-Мерца Россия в 2000-х гг. столкнулась с так называемой «голландской болезнью», в ходе которой за счет бурного развития одной из отраслей экономики, как правило, добывающей (в случае России – отраслей топливно-энергетического комплекса), растет экспорт продукции этой отрасли и, соответственно, происходит приток иностранной валюты в страну. В связи с этим национальная валюта укрепляется, что ведет к снижению конкурентоспособности обрабатывающих отраслей, экспорт продукции снижается, а значит и снижается ее производство, нет потенциала для ее совершенствования, на место отечественной продукции обрабатывающей промышленности приходит импорт. «Голландская болезнь» протекала на фоне отсутствия какого-либо роста таможенных тарифов для защиты отечественной продукции обрабатывающих производств. Наоборот, наблюдалось некоторое снижение таможенных тарифов, что могло привести к обрушению российской экономики. Однако этого не произошло. По мнению профессора, в качестве защитного механизма сработали государственные субсидии, выдаваемые государством отечественным предприятиям, и прямые государственные заказы на производимую ими продукцию. Докладчик отметил снижение доли обрабатывающей промышленности в ВВП, чрезвычайно низкий показатель числа патентов, подаваемых российскими резидентами, по сравнению с такими странами, как США, Япония, Германия, Китай, Южная Корея, Франция, Великобритания, что свидетельствует, с точки зрения профессора, об уходе России из прикладной науки.

Далее профессор Рудольф Трауб-Мерц перешел к анализу ситуации в автомобильном секторе российской экономики, которая по многим

параметрам может быть схожа с ситуацией и в других высокотехнологичных секторах отечественного производства. В середине 2000-х гг. в России в сложившихся социально-экономических условиях имел место импортный бум в сфере потребления автомобильной продукции. Как указывает в своем исследовании профессор Трауб-Мерц, по данным Европейского банка реконструкции и развития с 2005 по 2007 г. импорт легковых автомобилей вырос на 177 % и, таким образом, охватил половину внутреннего рынка[1]. Это могло привести к краху отечественного автопрома, однако в это время Правительство РФ приступило к осуществлению концепции импортозамещения в автомобильной промышленности, которая заключалась в привлечении в Россию иностранных инвесторов в лице автопроизводителей. В рамках политики импортозамещения были снижены таможенные пошлины на ввоз производственного оборудования, автокомпонентов для сборки автомобилей, снижены ставки налога на прибыль от проданной продукции, снижены сборы за пользование землей, водой, электроэнергией. Для того чтобы воспользоваться этими льготами, необходимо было соблюдать ряд условий, например постепенное сокращение доли ввезенных автокомпонентов. В итоге 60 % деталей автомобиля должны были быть произведены в России. В результате осуществления политики импортозамещения в России стали собирать Рено, Фольксваген, Форд, Киа, Хюндай, Ниссан, и другие марки автомобилей. АвтоВАЗ вошел в концерн «Рено-Ниссан». В целом политику импортозамещения в автопроме можно назвать успешной: произошел рост числа автомобилей, произведенных на территории РФ. В результате производство легковых автомобилей на 80 % покрывает российский спрос. Однако в отечественном автопроме наблюдаются и негативные тенденции. По мнению профессора Трауб-Мерца, в начале реализации концепции импортозамещения в автомобильной промышленности не было поставлено два важных условия для иностранных инвесторов, пришедших в Россию: создание совместных предприятий с отечественными производителями и обязательный объем экспорта произведенной на российской территории автомобильной продукции. Отсутствие этих условий привело к постепенному вытеснению отечественных марок автомобилей с внутреннего рынка, а также к низкой заинтересованности производителей внедрять в производство новейшие технологии для роста конкурентоспособности произведенных в России автомобилей на мировом рынке. Показательна приведенная в ходе доклада статистика по структуре автопрома развивающихся стран. В Китае 60 % приходится на совместные предприятия, 40 % – на национальные предприятия, в Индии – 80 % – на совместные предприятия, 13 % – на национальные предприятия, в России 20 % приходится на АвтоВАЗ в составе концерна «Рено-Ниссан», 80 % – на иностранные компании. В результате отечественный автопром оказался незащищенным механизмом создания совместного предприятия, что

[1] *Трауб-Мерц Р.* «Нефть или автомобили. О возрождении промышленности в России». Февраль 2015 г.

может негативно сказаться в будущем, если иностранные компании примут решение свернуть производство своей продукции в России, когда в 2018 г. будет снято условие обязательного производства автомобилей в России.

Профессор также отметил последствия экономического кризиса последних лет: в 2013–2015 гг. произошло падение автомобильной отрасли на 40 % как следствие снижения спроса на товары длительного пользования. В качестве мер борьбы с падением отрасли было отмечено снижение импорта автокомпонентов и сокращение издержек производства за счет замены их на отечественные аналоги при одновременном введении технологических стандартов для поддержания качества производимой продукции. Докладчик также отметил политику удержания курса рубля на низком уровне как важнейший макроэкономический фактор для реализации этих мер. Кроме того, профессор Трауб-Мерц отметил, что «подогревание спроса» на продукцию автопрома может осуществляться за счет дешевых кредитов населению, что непросто реализовать в условиях текущей кредитно-денежной политики и высокой ключевой ставки Центробанка.

Основной вывод профессора Рудольфа Трауб-Мерца заключался в том, что импортозамещение, не только в автомобильной промышленности, а и во всем обрабатывающем секторе отечественной экономики, должно быть долгосрочной политикой, лишь тогда оно может принести результаты. При этом очевидно, что на начальном этапе (этап наладки собственного производства) реализация концепции импортозамещения будет дорогостоящим процессом, однако он необходим для того, чтобы не потерять собственную обрабатывающую высокотехнологичную промышленность.

Во время дискуссии, посвященной обсуждению доклада профессора Трауб-Мерца, прозвучали также предложения по изменению продуктовой линейки российского автопрома (развитие общественного транспорта; транспорта, приспособленного для отечественных дорог; переориентация на менее платежеспособного потребителя, нежели немногочисленный российский средний класс, не способный обеспечить достаточный уровень платежеспособного спроса на продукцию автомобильной индустрии).

Необходимо отметить, что на примере отечественного автопрома автором доклада были представлены все достоинства и недостатки практической реализации концепции импортозамещения, анализ которых может иметь огромную ценность для всего высокотехнологичного сектора экономики.

Обзор подготовлен кандидатом экономических наук,
заведующей сектором РИЭПП С. Е. Ушаковой